Deutscher Bundestag **Drucksache 18/11562**

18. Wahlperiode 17.03.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/11253 –

Planungsstand der Bundesregierung zur PKW-Maut

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach Kritik von Seiten der Europäischen Kommission zur Frage der EU-Konformität hat die Bundesregierung zum wiederholten Male einen Gesetzentwurf zur Einführung der PKW-Maut im Bundeskabinett beschlossen. Dabei steht bereits im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD aus dem Jahr 2013, dass die PKW-Maut eines der zentralen Projekte dieser Bundesregierung im Verkehrsbereich sei. Mit dem aktuellen Gesetzentwurf ist – nach Auffassung der Fragesteller aus gutem Grund – klar, dass dieses Wahlversprechen zur Einführung in dieser Wahlperiode nicht durchgehalten werden kann. Sowohl Juristen, Landesregierungen unter Beteiligung von CDU und SPD, als auch Anrainerstaaten haben mehrfach Bedenken angemeldet.

1. Welche Kosten sind seit Beginn der Legislaturperiode im Zusammenhang mit der PKW-Maut für Gutachten, weitere Vorplanungen, bestehendes und zusätzlich eingeplantes Personal, Entwicklung eines Mautsystems und Sonstiges bei der Bundesregierung angefallen (bis zum 1. Januar 2017)?

Seit Beginn der Legislaturperiode sind Kosten in Höhe von ca. 8,9 Mio. Euro angefallen.

2. Welche „diverse(n) Abstimmungen von Vertretern des BMVI auf unterschiedlichen Ebenen mit der Europäischen Kommission“ (siehe Antwort zu Frage 9 auf Bundestagsdrucksache 18/10317) hat es zur PKW-Maut gegeben, und welches Ergebnis gab es diesbezüglich?

Es hat zur Infrastrukturabgabe schriftliche, telefonische und persönliche Abstimmungen auf Arbeits- und Leitungsebene gegeben, die zu der am 1. Dezember 2016 mit der Europäischen Kommission getroffenen Einigung über die rechtliche Ausgestaltung der Infrastrukturabgabe geführt haben.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 16. März 2017 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Wo sind die Gutachten zur PKW-Maut von Dr. Fritz Söllner, von Prof. Dr. Friedemann Kainer und von RA Priv. Doz. Dr. Bernhard Müller (siehe Antwort zu den Fragen 10 und 12 auf Bundestagsdrucksache 18/10317) öffentlich einsehbar, und falls dies nicht der Fall ist, aus welchem Grund verweigert die Bundesregierung eine Veröffentlichung?

Die Gutachten sind nicht öffentlich einsehbar, da sie ein noch nicht formal abgeschlossenes Vertragsverletzungsverfahren betreffen.

4. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Ankündigung der EU-Anrainerstaaten, eine Klage vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) gegen die PKW-Maut einzureichen (siehe www.zeit.de/mobilitaet/2017-01/pkw-maut-kabinett-proteste-oesterreich-opposition)?

Die Bundesregierung hat keine Kenntnis über den Beschluss eines EU-Mitgliedstaates, eine Klage gegen das Infrastrukturabgabengesetz vor dem EuGH einreichen zu wollen.

5. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung des österreichischen Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, Jörg Leichtfried, dass die geplante deutsche PKW-Maut EU-rechtswidrig sei, da „beim deutschen Modell […] nur Ausländer zur Kasse gebeten“ (siehe www.zeit.de/mobilitaet/2017-01/pkw-maut-kabinett-proteste-oesterreich-opposition) würden, und falls nein, inwiefern kann die Bundesregierung diese Einschätzung widerlegen?

Nein. Die Infrastrukturabgabe ist EU-rechtskonform, nicht-diskriminierend und gerecht.

Das hat die Europäische Kommission bestätigt.

Auszug Pressemitteilung EU-Kommission vom 1. Dezember 2016:

„Die vereinbarte Lösung wahrt das Recht der EU-Bürger auf Gleichbehandlung ungeachtet ihrer Staatsbürgerschaft, sorgt für eine gerechte Infrastrukturfinanzierung und erleichtert den Übergang zu einer emissionsarmen Mobilität. [...]“ Die gesamte Pressemitteilung der Kommission unter: http://europa.eu/rapid/press-release IP-16-4221 de.htm

6. Wird sich die Bundesregierung im weiteren parlamentarischen Verfahren für einen mautfreien Korridor, wie etwa von der CDU-Ministerpräsidentin des Saarlandes, Annegret Kramp-Karrenbauer, gefordert (www.zeit.de/mobilitaet/2017-01/pkw-maut-kabinett-proteste-oesterreich-opposition), aussprechen, und falls nein, warum nicht?

Nein. Die Belange von Grenzgängern und des grenzüberschreitenden Verkehrs in den Grenzregionen wurden bereits im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens zur Infrastrukturabgabe im Jahr 2015 besonders berücksichtigt, indem gebietsfremde Fahrzeughalter von der Pflicht befreit worden sind, die Infrastrukturabgabe für die Nutzung von Bundesstraßen zu leisten. Für Gebietsfremde besteht weiterhin die Wahlmöglichkeit zwischen Jahres- und Kurzzeitvignetten, deren neue Staffelung den individuellen Bedürfnissen der Nutzer noch stärker gerecht wird als bisher.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

7. Mit welchen jährlichen Mehreinnahmen durch die PKW-Maut nach Abzug aller daraus entstehenden Kosten (z. B. Verwaltungsaufwand) rechnet die Bundesregierung?

Es wird mit rund 500 Mio. Euro Nettomehreinnahmen pro Jahr gerechnet.

8. Welche jährlichen Mehreinnahmen würden sich nach Einschätzung der Bundesregierung aus der Einführung einer LKW-Maut auf alle Straßen des Bundesgebietes ergeben?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Berechnungen vor.

9. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des ADAC (siehe ADAC Motorwelt 02/17 „Maut: Nur eine Zwischenlösung?“), wonach die überarbeitete PKW-Maut den Weg für ein flächendeckendes Maut-System auf europäischer Ebene und zu Lasten deutscher Autofahrer bereitet (bitte begründen)?

10. Mit welcher Begründung geht die Bundesregierung davon aus, dass aus einem etwaigen zukünftigen europäischen Mautrahmen keine Mehrbelastung für deutsche Autofahrer entsteht (siehe Süddeutsche Zeitung vom 30. Januar 2017, „Maut ohne Grenzen“)?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nein. Deutschland und die Europäische Kommission haben sich im Dezember 2016 über die Einführung einer zeitbezogenen Pkw-Maut in Deutschland geeinigt, die keinen deutschen Autofahrer zusätzlich belastet. Damit gibt es ein klares Bekenntnis der Europäischen Kommission zum deutschen Mautmodell.

Deutschland unterstützt die Europäische Kommission dabei, mittelfristig einen Rahmen für ein interoperables europäisches Mautsystem ohne nationale Barrieren zu schaffen. Es geht vor allem um technische Lösungen, welche die unterschiedlichen nationalen Mautsysteme miteinander verbinden können. Es bleibt dabei: Das BMVI lehnt Modelle wie eine streckenbezogene Pkw-Maut ab.

11. Wie hat sich der Anteil von Euro-6-Fahrzeugen in den vergangenen fünf Jahren entwickelt, und von welchem Anteil geht die Bundesregierung für die nächsten fünf Jahre aus?

12. Inwiefern werden sich nach Ansicht der Bundesregierung die Zulassungszahlen bei Euro-6-Fahrzeuge durch den geplanten steuerlichen Vorteil im Zuge der Änderung des Zweiten Verkehrssteueränderungsgesetzes verändern?

13. Aus welchem Grund ist ein steuerpolitischer Anreiz zum Erwerb von Euro-6-Fahrzeugen notwendig, obwohl seit 1. September 2015 Pkw mit Verbrennungsmotoren ohne Euro 6 nicht mehr neu zugelassen werden können?

Die Fragen 11, 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Jahr 2011 waren etwa 9 000 Euro-6-Fahrzeuge in Deutschland zugelassen. Dies entsprach einem Anteil von rund 0,2 Prozent an der gesamten Fahrzeugflotte. Der Anteil der Euro-6-Fahrzeuge ist bis zum 1. Januar 2016 auf rund 7 Prozent (knapp über 3 Millionen Euro-6-Fahrzeuge) angestiegen. Ab dem 1. September 2015 dürfen nur noch Euro-6-Pkw zugelassen werden, so dass ab dem Jahr 2016 von einem jährlichen Zuwachs in Höhe der jährlichen Kfz-Neuzulassungen ausgegangen wird. Dies entspricht rund 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr. In den

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

nächsten fünf Jahren geht die Bundesregierung von einer Fortschreibung dieser Entwicklung aus. Mit dem ökonomischen Anreiz soll ein schneller Umstieg auf Neufahrzeuge und eine Verschiebung zu Gunsten des Euro-6-Anteils erreicht werden.

14. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Gutachten vom Verkehrsexperten Ralf Ratzenberger, wonach die PKW-Maut den Bundeshaushalt mit bis zu 251 Mio. Euro belastet (siehe u. a. www.t-online.de/wirtschaft/id_80323730/adac-studie-pkw-maut-wird-zum-minusgeschaeft.html)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

15. Welche Berechnungen zur Höhe der Maut-(Minder-)Einnahmen gibt es von Seiten des Bundesministeriums der Finanzen, bzw. wann wird eine Schätzung vorliegen?

Die Infrastrukturabgabe liegt in der Zuständigkeit des BMVI. Das BMVI ist verantwortlich für die Berechnungen der Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe. Das Bundesministerium der Finanzen erstellt keine eigenen Einnahmenprognosen zur Infrastrukturabgabe.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333